

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/10948 –**

### **Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wurde die Geschwindigkeit für alle durchfahrenden Schiffe auf 12 km/h reduziert (<https://mathias-stein.de/2023/wissing-muss-beim-nok-handeln/>; [https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Web/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2\\_Schiffahrt/b\\_Verkehrsmanagement/1\\_Den-Verkehr-regeln/Den-Verkehr-regeln\\_node.html](https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Web/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schiffahrt/b_Verkehrsmanagement/1_Den-Verkehr-regeln/Den-Verkehr-regeln_node.html)).

Vorher galten diese 12 km/h nur für Schiffe mit über 8,50 m Tiefgang (im NOK sind max. 9,50 m Tiefgang möglich) und für Schiffe der Verkehrsgruppe 6. Das waren in der Fachsprache der Lotsen und Kanalsteuerer die sog. Langsamläufer. Für alle anderen Schiffe galt die Richtgeschwindigkeit 15 km/h. Mit Sondergenehmigung konnten auch Schiffe der Verkehrsgruppe 6 diese 15 km/h fahren.

Die Einteilung der Verkehrsgruppen erfolgt von 1 bis 6. Aus diesen resultieren dann auch die Begegnungsziffern ([https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Web/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2\\_Schiffahrt/b\\_Verkehrsmanagement/2\\_Verkehrsgruppen/Verkehrsgruppen\\_node.html;jsessionid=D8779C0274E199D54B25F612B1794952.live21301](https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Web/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schiffahrt/b_Verkehrsmanagement/2_Verkehrsgruppen/Verkehrsgruppen_node.html;jsessionid=D8779C0274E199D54B25F612B1794952.live21301)). Die Reduzierung auf 12 km/h für alle Schiffe ergibt nach Auffassung der Fragesteller keinen Sinn. Gerade die Verkehrsgruppen 1 bis 3 sind selbst bei Begegnungen nicht die Ursache für Böschungsruutschungen.

Die Länge des NOK beträgt 98,6 km. Die Passage mit 15 km/h ohne Stopp in einer Ausweiche beträgt bei freier Fahrt 6 h 35 min. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 12 km/h erhöht sich die benötigte Zeit für die NOK-Passage bei freier Fahrt auf 8 h 13 min, was für Kapitäne, Lotsen und Kanalsteuerer eine Mehrbelastung von 1 h 38 min bedeutet. Kommen noch Stopps in den Ausweichen hinzu, verlängern sich diese Passagezeiten enorm.

Auch die Wartezeiten der Schiffe in den Ausweichen verlängern sich außerordentlich. Das Ende der Ausweiche Kudensee liegt bei Kanalkilometer 9,71 und der Anfang der nächsten Ausweiche Dückerswisch bei Kanalkilometer 20,8. Dies bedeutet eine Entfernung von 11,09 km. Das Ende der Ausweiche Dückerswisch liegt bei Kanalkilometer 22,03 und der Anfang der nächsten Ausweiche Fischerhütte bei Kanalkilometer 34,28, was einer Entfernung von 12,25 km entspricht (<http://www.info.kielkanal.de/html/weichen.html>).

Ein 15-km/h-Schiff benötigt somit von Kudensee bis Dückerswisch nach  $t(\text{Zeit}) = s(\text{Weg}) / v(\text{Geschwindigkeit})$  45 min und ein 12-km/h-Schiff 56 min. Die Mehrzeit beträgt 11 min. Die Zeiten zwischen Dückerswisch und Fischerhütte betragen für 15-km/h-Schiffe 49 min und für 12-km/h-Schiffe 1 h 2 min – eine Mehrzeit von 13 min. Das Ganze gerechnet, wenn ein Schiff auf nur ein Schiff warten muss. Muss das Schiff auf einen ganzen Konvoi warten, dann verlängert sich dessen Wartezeit umso mehr.

Des Weiteren sollte nach Auffassung der Fragesteller die Anmeldezeit „Kiel, Kiel Canal, Flensburg & other Baltic Ports including Deep Sea“ von 2 h (<https://www.kielpilot.com/Pilot-Order/Kiel-Pilot-Districts>) auf 12 h von See kommend erhöht werden, um den Schleusenmeister, die Verkehrszentrale Kiel-Kanal 3 sowie Kiel Traffic (momentan ist der Leuchtturm für die Lotsen gesperrt; <https://www.kn-online.de/lokales/kiel/sturmflut-ostsee-schaeden-am-leuchtturm-kiel-schwerer-als-erwartet-5KVMC3JW6RGT7DAASVSKYEKE RI.html>) besser planen lassen zu können. Das gilt auch für die Kapitäne. Es ermöglicht der Verkehrslenkung eine vorausschauende Planung der Slots für die Passage des NOK. Schiffe, die in Ostseehäfen ablegen und den NOK passieren wollen, können somit ihre Geschwindigkeit so reduzieren bzw. erhöhen, um eine schnelle Passage ohne Stopps zu ermöglichen. Das erspart nicht nur Treibstoff, sondern reduziert auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

1. Warum müssen Schiffe der Verkehrsgruppen 1 bis 3 ebenfalls 12 km/h fahren, und welche eventuellen Schäden verursachen nach Auffassung der Bundesregierung Schiffe dieser Verkehrsgruppen im NOK, wenn diese, wie früher, wieder 15 km/h fahren?
2. Welche Schäden verursachen Schiffe nach Auffassung der Bundesregierung mit bis zu 7 m Tiefgang im NOK, wenn diese 15 km/h fahren?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) weist keine nennenswerte Strömung auf. Die eingetretenen großflächigen Erosionsschäden an den Unterwasserböschungen können deshalb nur durch schiffsbedingte Strömungsbelastungen entstanden sein. Die Belastungen für die Böschungen entstehen mittelbar durch die vom Schiff bei Fahrt durchs Wasser erzeugten Primär- und Sekundärwellen sowie unmittelbar durch Schraubenstrahl. Die Größe der Belastung ist von einer Reihe von Faktoren abhängig, u. a. Schiffsform und -tiefgang sowie Schiffsgeschwindigkeit und Passageabstand vom Ufer, insbesondere auch bei Schiffsbegegnungen. Schiffe der Verkehrsgruppen 1 bis 3 dürfen sich auch außerhalb der Weichen in der Strecke begegnen. In dem Fall fahren diese in Abhängigkeit vom Schiffstiefgang dichter an der Böschung entlang, so dass die Belastung für die Böschung steigt. Ebenso wirkt der Schraubenstrahl bei entsprechender Rudelage dann stärker auf die Böschung ein.

Moderne Schiffe haben in den letzten Jahren deutlich leistungsfähigere Antriebe erhalten, so dass auch hierdurch die Belastung der Böschungen zugenommen hat.

Eine Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 km/h für die Verkehrsgruppen 1 bis 3 würde zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen, weil sie in der Verkehrslenkung nicht linear abzubilden wäre. Darüber hinaus käme es zu einer Mehrbelastung des Lotsen- und Kanalsteuerpersonals durch Überholmanöver und ständig wechselnde Einsatzzeiten.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen der Wiedezulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h für Fahrzeuge mit sieben Meter Tiefgang auf die

Böschung liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Insbesondere ist nicht absehbar, welche Kräfte auf die beschädigte Kanalböschung einwirken.

3. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die Anmeldezeit bei Kiel Traffic von 2 h auf 12 h verlängert werden sollte, damit die Kapitäne ihre eventuellen Passage-Slots besser planen können und auch die Verkehrslenkung und Schleusenmeister sich besser vorbereiten können, zum Beispiel durch Konvoi-Bildungen, die dann in einem bestimmten Rhythmus sowohl in Brunsbüttel als auch Kiel-Holtenau losfahren und sich in der Großweiche Audorf-Rade begegnen könnten, und wenn ja, inwiefern, bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Anmeldezeit für die Passage des NOK ist durch eine Anmeldung bei der Verkehrszentrale Travemünde festgelegt. Sie hat einen Vorlauf von ca. vier Stunden. In dieser Zeit plant die Verkehrszentrale eine zügige und sichere Passage für die Schiffe aus dem Ostseeraum. Eine Konvoibildung wäre im Hinblick auf eine sichere und effektive Passage des Nord-Ostsee-Kanals kontraproduktiv. Ein Zeitgewinn für die Schifffahrt lässt sich aus den durchgeführten Simulationen nicht ableiten.

4. Plant oder erwägt die Bundesregierung eine zweite Großweiche Fischerhütte-Oldenbüttel auf der Weststrecke, die dann eine Länge von 6,274 km hätte und für die Verkehrslenkung inklusive der Schifffahrt eine große Hilfe wäre (analog der Großweiche Audorf-Rade auf der Oststrecke mit einer Länge von 5,656 km), und wenn nein, warum nicht?

In der Weststrecke ist keine Großweiche vorgesehen, weil eine Großweiche auf der Weststrecke räumlich nicht in den optimierten Passagenabstand zwischen den einzelnen Fahrtgruppen eingepasst werden kann. Eine solche Weiche würde der Schifffahrt damit keinen nennenswerten Zeitgewinn für die Schifffahrt ermöglichen.

5. Wie lange sollen die Beschränkungen auf 12 km/h im NOK fortbestehen oder sollen diese dauerhaft bestehen bleiben?

Auch nach Behebung der bekannten Schäden an der Unterwasserböschung entlang des NOK bleibt der weit überwiegende Teil der Böschung unbefestigt. Eine vollständige Panzerung der Böschungen ist nicht wirtschaftlich. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Trends zu größeren Schiffen mit stärkerer Motorisierung können Vorgaben zur Fahrtgeschwindigkeit erst nach Fertigstellung der Instandsetzungsarbeiten und einer zugehörigen Beweissicherung/Evaluierung geprüft und ggf. fortgeschrieben werden.

6. Wann wird nach Auffassung der Bundesregierung der durch Sturmschäden beschädigte Leuchtturm Kiel für die Lotsen wieder nutzbar (<https://www.kn-online.de/lokales/kiel/leuchtturm-kiel-nicht-nutzbar-frust-bei-lotsen-auf-der-foerde-B4REXTB2TRGVBCUAJAYCXPTVDM.html>)?
7. Wie hoch sind diese Sturmschäden (vgl. Frage 6) nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Anlass der Sturmschäden wurde eine Bauwerksprüfung des Leuchtturms Kiel durchgeführt. Die Prüfergebnisse werden derzeit bewertet. Daher kann bis dato keine belastbare Aussage über die Höhe der Sturmschäden und den Zeitpunkt der Wiederverfügbarkeit des Leuchtturms Kiel getroffen werden.